

## 第4回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 和歌山協議会

日時：平成28年8月24日（水）14：00～16：00

場所：和歌山県トラック会館 2階役員室

### ○ 森下首席（事務局）

注意事項説明、資料確認、就任委員紹介、代理出席者の紹介

### ○ 開会挨拶（近畿運輸局自動車交通部 大辻部長）

皆様、こんにちは。近畿運輸局自動車交通部長をしております、大辻でございます。本日は暑い中、またご多忙の中をこうして第4回の協議会にご出席を賜りまして、誠に有難うございます。

本日の協議会の開会にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。改めてこの場で申し上げることもないですが、今回取り上げております「トラック運送業」は、日本の物流の主な担い手であり、日本の産業や経済の支えとして重要な役割を担っている産業です。その支えになられている企業の方々の99%は中小、零細企業で、そうした産業構造について昨年度実態調査を行いました。前回の協議会でその調査結果を公表させていただきました。その結果を見ますと、やはり手待ち時間が1日間程度かかっていることや、手待ち時間に比例してドライバーの拘束時間が長くなっております。特に和歌山の場合、500km以下の短距離、中距離の運行ですと、拘束時間が平均10時間程度となっておりますが、それが500km以上の長距離運行になると、長いものでは拘束時間が17時間を超える事例も見受けられると聞いております。また、書面化されていない荷役に関しても、料金収受がしっかりとできていない事例も、調査結果の中から明らかになっております。こうした現場の課題につきまして、今年度は国土交通省と厚生労働省が連携して、パイロット事業を進めていきます。このパイロット事業を通じてさまざまな問題解決の糸口を見つけ、トラックの取引環境の改善や長時間労働の抑制につなげていきたいと考えています。これから、このパイロット事業の中身について、事務局から説明させていただきますが、今日ご出席の荷主企業の方々、トラック運送事業者の方々、行政機関の方々、それぞれのお立場から、忌憚のないご意見を賜りまして、パイロット事業をより良いものにしていきたいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。

### ○ 森下首席（事務局）

有難うございました。それでは、ここからの進行は、座長であります辻本先生にお願いしたいと思います。辻本先生、よろしくお願いいたします。

### ○ 辻本座長

皆さん、こんにちは。座長を仰せつかっております辻本でございます。今日は「第4回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善「和歌山協議会」ということで、おおむね2時間ほど頂戴しております。先ほど大辻部長のお話にもありましたように、議題は5つあります。特に平成28年度パイロット事業は、今日のメイン議題となってくるとしております。今回も建設的なご意見を積極的にいただきたいと思っておりますので、ご協力をよろしくお願いいたします。それでは、議題1「第3回協議会の発言要旨について」、ご説明をお願いいたします。

#### 議題1について

・資料1「第3回和歌山協議会の議事録」を、和歌山運輸支局輸送・監査部門 森下首席より説明。

#### ○ 辻本座長

有難うございました。ご意見、いかがでしょうか。第3回協議会の発言要旨につきまして、お気づきの点がありましたら、ご意見をお願いいたします。ございませんでしょうか。

それでは議題2「平成28年度パイロット事業の実施について」、ご説明をお願いいたします。

#### 議題2について

・資料2「長時間労働の改善に向けたパイロット事業（実証実験）について」を、和歌山運輸支局輸送・監査部門 森下首席より説明。

#### ○ 辻本座長

ご説明、有難うございました。それでは皆さまからご意見をいただきたいと考えておりますが、今回このようにパイロット事業の対象集団が選定されたということで、和歌山の実態調査の結果を踏まえたところ、特大物や重量物を取扱う集団を対象にパイロット事業を進めることが良いのではないかとということで、そういう製品を制作、設計する荷主企業として高田機工(株)、それからそれらを運搬する(株)西日本建設物流にご協力いただき、パイロット事業を実施することとなりました。実施するにあたり、注意すべき点や、改良すべき点など、アドバイスをいただければ有難いと考えております。いかがでしょうか。

#### ○ 裏野委員（全日本運輸産業労働組合和歌山県連合会）

今回、パイロット事業にご協力いただいたということで、選定については事務局に一任したということ踏まえながらですが、着荷主の参加の関係についても絞っていただき、リストを提出いただくということになっております。現状を踏まえて、ご参加いただけたらと思っております。

和歌山県においては、トレーラを用いた運行が長いということですが、当県の特徴とし

で第一次産業の取扱いが多くなっています。例を申し上げます、JAなどの協力もいただけたらと思います。高田機工(株)や、(株)西日本建設物流には、この場にご参加いただく予定はあるのでしょうか。できることなら、ご協力いただいている中で恐縮ですが、生の声を少しお聞きできれば幸いなことと思いますので、よろしく願いいたします。

○ 辻本座長

3点ほど、ご意見をいただきました。まず、このパイロット事業にご協力いただける荷主やトラック運送事業者の方については、本協議会に来ていただけますか。

○ 事務局（和歌山県労働基準部監督課 吉見課長）

労働局監督課 吉見と申します。高田機工(株)と(株)西日本建設物流につきましては、今回この事業にご協力いただくということで8月5日から進めております。その中で事務局として検討させていただき、事業者の了解が得られれば、次回以降ご参加いただくことも含めて検討させていただきたいと思っております。

○ 辻本座長

有難うございます。対象分野については、今回は事務局一任ということで前回いただいたので、特大で重量のある荷主分野を選んだということですが、農産物も大きな課題なのではないかというお話がありました。

○ 吉見課長（事務局）

この点についてはご意見いただいたとおり、問題点は1つではありません。今回は、いくつかの問題点の1つとしてトレーラ運行に焦点を当て、そういった荷主や運送事業者にご協力いただいたということです。ご指摘の通り、和歌山県の特性として農業分野や農産物の取扱いも多いということは、我々も認識しています。そこの運送の問題点も、いろいろあるかと思っております。

今回、様々な会社に協力をお願いする中で、農産物の輸送に関するところについても事務局で検討しましたが、今年度、ご協力をお願いする事業者はトレーラ輸送に関連する事業者とさせていただきます。

ご指摘の点につきましては、次年度以降検討させていただきたいと思っております。仮にパイロット事業の対象にならなくとも、労働局あるいは運輸支局の日頃の指導の中で、農産物等の1次産品を取扱う事業者に対する問題解決を図っていきたく考えています。

○ 辻本座長

有難うございました。パイロット事業で農産物を扱う都道府県はありますか。もしあれば、その結果をこの場で教えていただくことも、代替案として考えることができると思い

ます。

○ 森下首席（事務局）

現時点で、農産物を扱っている都道府県については、情報は掴んでおりません。

○ 辻本座長

有難うございました。それでは、パイロット事業を進めるにあたって、アドバイスをいただけたらと思います。湊組の上田さん、いかがでしょうか。

○ 上田委員代理（株湊組）

重量物輸送に関連して、当社でも新日鐵住金様の構内作業を扱っております。今回の事業では、我々が運んでいる作業よりもさらに悪条件の部分がありますので、ここでしっかりとチェックしていただければ、我々にとっても有効と思います。

特に重量物輸送では、積下し待ちが多く、取卸す際には、重機作業の合間に降ろすこともあるため、積下し時には専用の重機を用意すべきです。

作業の合間に下ろすため、長時間の手待ち時間が発生する傾向があります。この点も含めてご確認していただければ、長時間労働の改善に寄与できると思います。この自己診断チェックリストの質問項目を見ましたが、これだけ細かくチェックしていけば、きちんとした改善方策を打ち出すことができると思います。

○ 辻本座長

有難うございました。今回ご用意いただいたチェック項目をしっかりとチェックすることで、有意義な結果が得られるだろうと思います。特に、荷下ろし待ち時間のチェックと改善が重要だとするご意見をいただいております。有難うございました。

そのほか、いかがでしょうか。パイロット事業全般へのご意見もいただけたらと思いますが。

事業のスケジュールを見ますと、改善メニューが提示されて、結果を把握するまでの間がせいぜい1～2カ月となっています。改善メニューを提示してから1～2カ月で対策を打てるのか、そこが気になるところです。つまり、特大、重量物の輸送で、高速道路を使えるサイズにいかにしていくのかなど、そういったところを考えるとおそらく1～2カ月の対策ではできないように思います。大きなシステムの部分の改善まで踏み込むことはできないか。なお、荷主さんの中で、事業全般についてのご意見などありましたら、お願いします。

○ 阪本委員（株酒本運送）

トレーラ輸送は、一般的に特殊な貨物を輸送する形態になっています。道路管理者から

許可をもらわなければ運行できない状況にあります。目的地が決まった時点で、出発場所から次に納める場所までの経路を設定し、特殊車両通行許可の申請をします。つまり、当該許可がなければ、特殊車両である重量物輸送トレーラの運行はできません。(許可なく輸送した場合には、6ヶ月以下の懲役又は100万円以下の罰金)

一方で、一般的な運送の場合、今日オーダーが入り、「2～3日後に運んでください」ができますが、重量物輸送トレーラでは2カ月程度の期間を要します。運行計画書を添付した許可申請書を提出し、運行許可を得てからでなければ、道路法に違反するわけです。

重量物輸送トレーラの運行は、現在、大変難しい現状にあります。その中で、特殊な貨物、幅が広い、高さ・重量が突出した貨物は簡単に運ぶことはできません。このパイロット事業は、難易度の高い輸送分野に取り組んでいくわけです。本当に大変なことだと思います。

荷主側にも、幅、高さ等が規定を超える重量物輸送では、道路法上の通行許可を得なければ運行できないということを知ってもらいたいと思います。

○ 辻本座長

有難うございました。特殊な輸送ですから、許可を得て運ぶのに2カ月程度要する。そういう難しい分野をパイロット事業で行う意義もあると思います。

○ 坂田様（和歌山県倉庫協会会長）

重量物輸送のパイロット事業について興味があることは、高田機工の和歌山工場から工事現場まで、往路で1運行だけでなく、復路でも1運行として、どのように改善されるのかということです。我々事業者は、往路も復路も実車すれば収益があり、効率もあるということになりますが、特殊車両の場合は復路がないという実態が多く発生します。そのあたりの実態、料金收受の問題、往路分の運賃だけいただくのか、そういったことも検証いただければ参考になると思います。

○ 辻本座長

具体的なご意見をいただき、有難うございました。その他いかがでしょうか。

○ 井内委員代理（花王㈱）

重量物の荷役について、荷下ろしも安全対策をしっかりと取り、すぐに荷下ろしできるのではないかと思います。安全対策に十分な時間を確保し、確実に安全を確保してから荷下ろしするという目的で、安全対策を取るために、どのように考えていくのか。我々も時間をかけて荷下ろししているところもありますので、そういうところも参考にさせていただきたいと思っています。

長時間労働の改善全般については、トラック運送業者によっては、同じルートでも高速

道路を使う場合と、一般道路を使う場合など、さまざまありますので、高速道路を利用しやすいような料金体系を進めていただきたいというところがあります。この周辺は、多くのトラック車両が朝から通行していますが、長距離を走った後、和歌山港周辺で荷役を待つ待機場所がないという状況にあります。休憩ができる場所を確保することで、長時間労働の削減に貢献できると思います。休憩施設の整備が促進されていけば、さらに改善が期待できるのかと思います。

○ 辻本座長

3点ご意見いただきました。安全対策にかける時間がありますが、削減してはいけない時間です。そのあたりを留意すべきというご意見だったかと思います。高速道路が利用しやすくなる料金体系、それから休憩施設の整備が拘束時間の削減につながるといった趣旨のご意見だったかと思います。今のご意見に関連すること、あるいはその他のご意見でも結構です。何かございましたら、お願いします。

お陰様で具体的なアドバイスをいくつかいただきました。有難うございました。今日のご意見、アドバイスを踏まえつつ、パイロット事業を進めていきたいと思いますので、今後ともご協力をお願いいたします。

それでは議題3「第1回トラック運送業の適正運賃・料金検討会について」説明をお願いします。

議題3について

・資料3「第1回トラック運送業の適正運賃・料金検討会について」を、和歌山運輸支局輸送・監査部門 森下首席より説明。

○ 辻本座長

有難うございました。この協議会に関連する中央の適正運賃・料金検討会が始まり、先日の第1回検討会の報告をいただきました。何かお気づきの点などありますか。この協議会で出た意見は、中央に持って行っていただけののですか。

○ 後藤課長（事務局）

各協議会で、これに資する意見があれば、我々事務局が本省に上げていきたいと考えています。

○ 谷委員（和歌山県商工観光労働部）

前回の会議の時に和歌山県トラック協会の龍田会長から、荷主から最初に出るのは適正運賃であるが、その次にいわゆる水屋に取られる手数料があつて実質的に下がってくると、聞きました。実態としては、荷主から直接事業者に行き渡る割合と、運送業者大手から

下請に行く割合、それからいわゆる水屋が間に入って中小の運送事業者に仕事に行く割合は、どの程度になっていますか。原価計算を実施して、適正運賃でと思っけていても、中間に取次業者等が入れば、運賃水準が下がってしまうわけです。その割合をお教えてください。

○ 後藤課長（事務局）

そのデータについて、今持ち合わせておりません。

○ 辻本座長

他にいかがでしょうか。ではこの議題については、このあたりでということにさせていただきます。では、議題4「改善基準告知等の周知について」をお願いします。

#### 議題4. 改善基準告知等の周知について

資料4「リーフレットの周知のお願い ～荷主の皆様へ ご存知ですか？トラックドライバーの労働時間のルールを～」を、和歌山県労働基準部監督課 吉見課長より説明。

○ 辻本座長

有難うございました。荷主向けにトラック運転者の労働時間の規制、ルールに関するリーフレットについて、周知をお願いしますという趣旨のご説明でした。何かご質問があれば、お願いします。

○ 龍田委員（和歌山県トラック協会）

我々トラック運送事業者の仕事に当てはめて考えてみたいと思います。我々はトラックやトレーラに加え、コンテナ輸送も多く扱っています。輸出入する時には、このコンテナに必ずシールがされます。輸出のため積み込んだ後に、間違いなく積込んでいることが写真に撮られ、通関に入った段階でシールをされます。それからコンテナヤードに持って行くのが我々の仕事で、それ以前の積み込み時は待機しなければならないわけです。積み込みの時間は待機ですが、拘束時間となります。1～2時間かけて積み込んだ場合、その際休憩室があり、コーヒーも飲める、たばこも吸える、食事もできる環境にある場合には、休憩時間に該当するか、我々が問題意識を持っているところです。

コンテナ輸送には国際ルールが適用されているため、運転者が貨物の積下しに関与することはできないわけです。したがって、輸入した貨物を取り出す時は、シールを切ってドアを開けてしまえば、あとは着荷主のほうで荷物を取り出さなければならない。運転者は積下しの間、手伝えることはできないわけです。そういう場合、「休憩場所で休憩できる」場合、これを休憩と見做すか、見做さないかという問題があります。この問題が労使の間でいつも意見の分かれるところとなります。どこかで折り合いをつけなければいけないという、曖昧な状態になっています。

もう一点。例えばメーカーさんであれば8時にスイッチを入れ、5時にスイッチがオフになる。その間の時間をもって労働基準法が適用されます。しかし、我々のようなサービス業の場合、メーカーさんがスイッチを入れる前に仕事をしてあげなければ、工場は動かない。そして工場が終わった後に、荷物を取り出してあげなければならない。我々のような業態では、現在の労働規制が整合しているか。業務特性を考慮し、法整備に至る部分まで検討していただきたい。業種特性を考慮せずに、一律、現在の労働規制の法体系が適用されると、矛盾が起きると思います。あまりにも大きな問題であるため、議員の先生方にしっかりやってもらわなければならないということになるとは思います。

これは、どうしても当てはまりません。根本的に当てはまらないのに、押し切られてしまったら、我々はものすごく苦しいです。今後、法律を変えとか、曖昧な時間を抱えているのであれば、8時間と決めなくてもよいのではないか。法律そのものをもう少し考え直してもらわなければ、この議論そのものが窮屈で難しい。そういう点について、ご意見申し上げます。

#### ○ 裏野委員（全日本運輸産業労働組合和歌山県連合会）

手待ち時間の概念の問題もありますが、確かに実務的に運用する側からすると多くの問題があります。よく言われることが、拘束時間とは拘束されていて全く自由にならない時間です。それが運転者が裁量で決めることができる休憩時間があるなど、自由度合によって賃金に反映されるか、されないかということが論点として上がってきているのではないのでしょうか。労働基準法は罰則規定も厳しくない中で運用されています。それに準ずるといって、この部分を適正運賃に反映してもらおうということが求められる。そこを逸脱して運賃を下げる発注者が多いと考えられているため、もう少し踏み込んで、厳しく運用していくことをお願いしたいと思います。

#### ○ 辻本座長

有難うございます。かなり大きなお話をいただいたと思います。国の法律を変える必要性まで言及いただきました。これについて、国の意見を聞くという部分もあると思いますが、この場で扱う範囲を超えそうなお話ですので、いったんこれまでとさせていただきます。有難うございました。では、この議題に関しましてリーフレットができたということですので、荷主の皆さまには周知をお願いしたいと思います。

では、議題5「その他」について、説明をお願いいたします。

#### 議題5について

・資料5-1「平成27年度 自動車運送事業者に対する監査と処分結果」を、和歌山運輸支局輸送・監査部門 森下首席より説明。

○ 辻本座長

有難うございました。輸送の安全確保という非常に重要な事項について、平成 27 年度の監査と行政処分の結果のご説明でした。近畿地方のトラックであると、点呼、乗務記録、乗務時間という 3 つの項目が違反のワースト 3 であるということです。今のご説明について、ご質問はありますか。特にございませんでしょうか。

では、「平成 27 年トラック運送事業者定期監督指導結果」について、お願いします。

議題 5 について

資料 5-2 「平成 27 年トラック運送事業者定期監督指導結果」を、和歌山県労働基準部監督課 吉見課長より説明。

○ 辻本座長

有難うございました。和歌山労働局が平成 27 年度に実施した定期監督の結果でしたが、法違反が 73.6%と、4 分の 3 が違反状態ということに驚きました。全国的にもそういう傾向がありますか。

○ 事務局（和歌山県労働基準部 吉見課長）

全業種で言いますと、60%台半ばから後半くらいです。法違反の可能性が高いと考えられる会社を中心に巡回して指導しますので、違反率の数字は高くなります。その中でもトラック運送事業者は労働時間が長いという点で、全体よりは違反率が高い傾向が出ております。

○ 辻本座長

有難うございました。何かご意見ございますか。ではこの件につきましては、ここまでとさせていただきます。これで本日の議題は終了ですので、進行をお返しいたします。

○ 森下首席（事務局）

辻本教授、有難うございました。皆さまのお手元にお配りしておりますリーフレットについて、経産省からご紹介いただきます。

○ 前田委員代理（近畿経済産業局）

有難うございます。配布した資料ですが、適正運賃というお話もございましたが、経済産業省による取引環境改善への取組として、以前から親企業と下請企業の関係の改善として下請かけこみ寺をやっておりました。和歌山県にも相談窓口がございますが、今回その事業の一貫として価格交渉をサポートする事業を行っております。価格交渉を行う際、適正な価格で契約ができるように、そのノウハウについてご相談を受けるという事業として、

リーフレットにある電話番号で受けております。全国では、価格交渉のノウハウについて紹介するセミナーを開催しております。全国 200 箇所で開催する予定ですが、和歌山県では9月2日（金）に和歌山駅前のJAビルで、2時から行う予定です。お申込は、全国中小企業取引振興協会です。このセミナーでは、価格交渉のノウハウのハンドブックを作っております。適正価格での契約を行うために必要なノウハウや、準備すべきことについて、紹介させていただきたいと思っています。この機会を是非ご活用いただけたらと思っています。下請企業や適正価格での取引環境の改善につきましては、大臣も非常に重要な課題として、力を入れて取り組んでいると繰り返し申し上げているので、この事業もその一貫となっております。これ以外の事業につきましても、取引環境の改善に向けた取組を、経済産業省としても今後も力を入れていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

○ 森下首席（事務局）

有難うございました。ご出席くださいました皆様におかれましては、長時間にわたり熱心なご議論をいただき誠に有難うございました。これで本日の第4回協議会は終了させていただきます。次回の第5回協議会につきましては、パイロット事業の改善結果が出るのが2～3月頃となっておりますが、その後に開催したいと考えております。具体的な開催日程につきましては、追ってご連絡を差し上げます。本日は有難うございました。

以 上